

[Gudiksen.]

tilfredsstillet paa den bedste og billigste Maade, og samtidig tagende Sigte paa at opnaa den for Samfundet som Helhed mest økonomiske Udnyttelse af Transportmidlerne. Ja, saaledes sagde i sin Tid Trafikminister Fisker, og jeg kan sige her, at jeg synes, det samme rationelle Krav kan man med endnu større Vægt rejse i Dag over for Rigsdagen. Der kan vel være dem, som kan mene, at Tidspunktet ikke er heldigt valgt, og at vi ikke kan tage den Opgave op i Rigsdagen nu paa Grund af de usikre Fremtidsforhold i det hele. Men det forstaar jeg ikke, for der er ikke Tvivl om, at vi gaar tilbage til Motortrafikken igen. Det er der givet Udtryk for her i Rigsdagen, da de to andre Love var for, idet de bygger paa en Fremtid med Motorkørsel baade for Baner og Biler; det er der ogsaa givet Udtryk for ved Indførelsen af Bro-Øren, som man regner med i Løbet af faa Aar skal betale de 31 Mill. Kr. til Vejanlæggene ved København. Derved anerkendes, at vi alle sammen tror paa, at vi kommer tilbage til Brugen af Olie baade for Baner og Biler.

Det, at Trafikmidlerne er nede paa et Minimum af Kapacitet og Ydeevne, vil jo i høj Grad lette en samlet Ordning, der vil betyde, at Kappedriden ikke igen gaar løs til Skade for alle, især for Samfundet, fordi Tomgangen bliver for stor og de investerede Midler ogsaa for store. Jeg kan endvidere underbygge Paastanden om, at Tiden er gunstig netop nu til at tage det Spørgsmaal op, ved at oplyse, at Amtsmøderne, som var et Forarbejde, der gik forud for Trafikkommissionens egentlige Møder, gav Udtryk for Ønsket om en samlet Trafikplan og et Samarbejde mellem Trafikmidlerne indbyrdes, idet alle forstod, at passende Trafikmidler til Behovet maatte være det ideelle og mest økonomiske. Jeg kan oplyse, at Trafikarternes Repræsentanter dengang, Bilerepræsentanter og Bane-repræsentanter, ogsaa var indstillet paa den Linie og gav Udtryk derfor ved Amtsmøderne. Dertil mener jeg kommer som et yderligere Plus for Løsning af dette Spørgsmaal nu, at vi i Øjeblikket har et Samlingsministerium, som bedre end noget andet Ministerium kunde løse dette Spørgsmaal.

Angaaende det foreliggende Lovforslag vil jeg gerne begynde med at lykønske den højtærede Minister til, at han er den første Trafikminister i Danmark, som er fremkommet med Forslag om direkte Statsstøtte til Privatbanerne. Vi fik, som det

ogsaa er sagt af tidligere Ordførere her i Dag, i Forføj en Bevilling paa Finansloven paa ca. 1,5 Mill. Kr. til Hjælp til vanskeligt stillede Privatbaner, og denne Bevilling har man været glad for; den har bidraget til, at vi lettere kunde bo ude i de Kommuner, som skulde bære Privatbanerne. Vi ved ogsaa, at daværende Trafikminister Friis-Skotte i sin Tid, i 1931, gennemførte en Moderniseringslov, men vi ved ogsaa, at den i særlig Grad kom til at gavne de ældre Privatbaner.

Det er i Lovforslaget blevet stærkt betonet — og jeg lagde Mærke til, at den højtærede Finansminister betonedede det endnu stærkere, men det hænger maaske sammen med hans specielle Stilling som Finansminister —, at Loven gælder den ekstraordinære Tid, vi er inde i, hvor efterhaanden alle forstaar, at Privatbanerne udfører en samfundsgavnlig Mission, en Tid, hvor Bilerne har vanskelige Kaar at arbejde under og ikke paa langt nær kan udføre Transporten af Personer og Gods i disse Egne. Man var i visse Kredse af Befolkningen ved at tro, at man kunde nedlægge Banerne og være godt tjent med Bilerne alene, og der er ingen Tvivl om, at man ogsaa i Statsledelsen var ved at tro, at man kunde nedlægge Privatbaner og Statsbanernes Sidelinier uden at skade Statsbanerne i Samtrafikken og Statsindtægterne. Trafikalt har Tiden lært disse Folk, at Privatbanerne og Statsbanernes Sidelinier ikke uden videre kan nedlægges uden stor Risiko for Befolkningens Trafik i visse Egne, og lært dem, at selv under normale Forhold vilde en fornuftig Brug og Afslidning af disse veltjente Trafikmidler være det fornuftigste og økonomisk mest forsvarlige. Og Tiden har formentlig ogsaa lært den øverste Ledelse og Trafikministeren, at man ikke kan nedlægge eller forringe de Baner, her er Tale om, uden samtidig at forringe Indtjeningsmulighederne for Hovedaarerne, Statsbanerne.

Der er ikke gjort mange Bemærkninger til Lovforslagets Enkeltheder hverken i det andet høje Ting eller i dette Ting, og jeg skal heller ikke ofre mange Ord paa selve det foreliggende Forslag, da det efter min Mening er Timandsudvalget, som i Fremtiden vil blive i høj Grad bestemmende for Støttens Omfang — selvfølgelig under Forbehold af den højtærede Ministers og Rigsdagens Godkendelse.

I § 1 er Aaremaalet for Bevillingerne fastsat til 5 Aar, et efter min Mening passende Aaremaal.

I § 2 bestemmes, efter hvilke Regler